

te vej. Lige da den kørte op, hørte jeg jo Enhedslistens meget stærke engagement i det her, men jeg hørte samtidig hr. Thulesen Dahl rose den til skyerne. Det må give en vis betænkelse, fordi den jo er opstået bl.a. i Frankrig hos nogle Le Penn-inspirerede, markedsfjendske folk, der også i meget høj grad præger den.

Derfor er det utrolig vigtigt, at vi i denne her diskussion glæder os over, at det her punkt er meget på dagsordenen. Man er utrolig på vagt over for, hvad det er for et gadens parlament, som vil stoppe den fornuftige udvikling i denne her sammenhæng og sætte pæle i alle vegne, så den ikke kan virke. Jeg kan i øvrigt bare henvise til hr. Keld Albrechtsens argumentation i hele den her debat, så vil man forstå, hvad jeg siger.

#### Claus Larsen-Jensen (S):

Jeg synes, at man også kan udlede af debatten i dag, at stadig flere mennesker rundt omkring på kloden prøver at sende et signal om, at den håbløshed, der gælder for mange mennesker, er fuldstændig uacceptabel. Det er vel også det, der har været udtrykt fra SF's side i forhold til, at man blev lidt utålmodig, at det går for langsomt det her.

Men hvis ikke alt bare skal ende i protesten, hvor al den folkelige energi, krudt og kraft bliver brugt på mobiliseringen til at være imod noget, i stedet for at man prøver at kanalisere kraften ind på at opnå resultater, så er det jo ganske væsentligt, at vi i den politiske proces, de steder, hvor vi har demokratiske platforme, i EU-sammenhæng, i WTO begyndende osv., osv., yder en massiv indsats for alle de kræfter, der ønsker at gå den parlamentariske, demokratiske vej, så vi kan få taget hul på at få skabt en international samarbejdsstruktur, som kan være med til at give et demokratisk svar i forhold til globaliseringen.

Derfor vil jeg gerne, efter den analyse hr. Jørn Jespersen har lavet af forslagene til vedtagelse, meget kraftigt opfordre til, at også SF i denne her sag tilslutter sig det store brede flertal bag den danske holdning op til WTO-forhandlingerne i Qatar.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse vil som nævnt først finde sted på torsdag den 3. maj 2001.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 2) Første behandling af lovforslag nr. L 197: Forslag til lov om ophævelse af lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknaer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.

Af trafikministeren (Jacob Buksti).  
(Fremsat 28/3 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

#### Forhandling

#### Søren Hansen (S):

Klogere folk end jeg har fundet ud af, at man har et standpunkt, til man tager et nyt. Og en hel del har fundet ud af, at det indimellem kan være klogt, at det forholder sig sådan. For selv om det er bagvendt, at man for at komme nordpå skal køre sydpå og omvendt på visse strækninger, så har det vist sig, at omkostningerne ved at foretage den i øvrigt af andre grunde fornuftige udretning ikke er så fornuftige, som det så ud til i første omgang både af økonomiske, landskabelige og miljømæssige grunde osv.

På det grundlag, og også fordi den teknologiske udvikling er gået sådan, at moderne tog kan køre med relativt høje hastigheder selv på ikke særlig hensigtsmæssige spor, vil vi tilslutte os forslaget.

#### Svend Heiselberg (V):

Det er jo en lidt tåbelig sag, når man tænker tilbage til 1996-97, hvor vi jo kæmpede en kamp for at få den udretning gennemført, og hvor borgerne jo så meget modvilligt på den beslutning, som vi så omsider traf af hensyn til helheden.

Men vi traf så beslutning om en udretning, og det var også en sag, som skabte stor diskussion i Venstres gruppe, husker jeg, fordi man mente, at udretningen var overflødig. Men i forbindelse med alt andet vedtog vi så den udretning.

Det, som vi godt kan undre os en lille smule over, er jo, at man, når vi i fællesskab har vedta-

get en sådan udretning, også når vi har vedtaget elektrificeringen, så ikke har ment, at man behøvede at tale med de aftalepartier, der stod bag den beslutning, som i sin tid blev truffet. Det synes jeg er dumt. Det burde regeringen efter min mening have gjort, når man vil ændre på den beslutning og den aftale, som er truffet.

Nu skal det ikke komme den nuværende trafikminister til skade, men jeg mener, at den tidligere trafikminister, som i forbindelse med rammeaftalen jo ændrede den beslutning sammen med SF og Enhedslisten, så burde have aftalt det med aftalepartierne.

Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om man nu helt har opgivet elektrificeringen i Jylland. Det har man vel. Når jeg også rejser det spørgsmål nu, er det jo, fordi jeg også hører den tidligere trafikminister rejse rundt og fortælle om, at Venstre er skyld i, at man ikke får elektrificeringen til Århus.

Jeg tror, at ordene i det papir, vi har fået, nu bekræfter, at vi ikke har nogen del i den beslutning om, at vi ikke skal have elektrificeringen til Århus, men at det skyldes venstrefløjen, som jo tidligere af hensyn til miljøet har talt meget for, at man skulle have elektrificering. Men nu spiller det altså ikke så stor en rolle længere.

Det, jeg så vil spørge ministeren om, er: Skal der ikke foregå en mindre udretning, således at der kan ske en total opgradering af strækningen, så det bliver til at køre med højhastighedstog, eller er det sådan, at skinnelegemet, sådan som det ligger i dag, er tilstrækkeligt? Skal der ikke foregå mere?

Vi er som sagt interesseret i, at der bliver mulighed for, at man på strækningen kan køre med højhastighedstog, og jeg mener også, at vi skylder hele området Jylland, at man får skabt den mulighed. Men da Venstre jo i sin tid var skeptisk over for forslaget, ville det jo være lidt modstridende, hvis det var sådan, at vi gik imod lovforslaget, selv om vi har fået en dårlig behandling i forbindelse med rammeaftalen, så vi støtter lovforslaget.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg vil gerne følge op dér, hvor Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, sluttede.

Jeg tænker på, hvor mange aftener og møder vi har haft i det område derovre med samtale og i slagsmål med befolkningen om de store tiltag, der var lavet for at rette denne jernbane ud. Netop fordi den skulle elektrificeres, gik vi med og kun og ene og alene af den grund.

Så kommer der nu en påstand om, at vi kan køre 200 med det skinnenet, der er i øjeblikket. Så er vi altså derhenne, hvor jeg tror, videnskaben skilles. Det er der nogle der siger, og andre siger, at det ikke kan lade sig gøre.

Det skal ikke komme den nuværende minister til skade, men jeg vil også føje til, at også jeg hører den tidligere trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, køre rundt i Århusområdet og sige, at Det Konservative Folkeparti ikke har villet være med til elektrificering. Og hvis man er i tvivl om det, kan man bare gå tilbage og se, hvem der har gennemført hovedparten af den elektrificering, vi overhovedet har i Danmark, så er man ikke i tvivl længere.

Jeg synes, det er elendigt, at man laver en aftale, som vi bærer igennem sammen, og så kommer der en løsning bag vores ryg med venstrefløjen, der ikke vil have elektrificeret mere, men vil have dieseltog. Så springer man fra alle aftaler uden at sige det.

Det skal ikke komme den nuværende minister til skade, men for at ministeren kan forstå, hvorfor vi er en lille smule brøsig i denne her situation, så er det jo, fordi vi tog slagsmålet med folkene både syd og nord for Horsens, og det var ikke småting, hverken her eller ude i områderne.

Men der er nok mange, der bliver glade nu, hr. minister, og derfor støtter vi også forslaget.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg har egentlig spekuleret lidt på, hvorfor vi skulle have det her forslag i dag, og det, jeg kan komme frem til, er, at ministeren præcis skulle have den situation frem, som opstår nu, nemlig at camouflere, at man på et grundlag, som altså er så meget på kanten af sandheden, at hvis ikke det havde været Folketingets talerstol, jeg stod på, så ville jeg have brugt et andet ord om det, vil få det til at se ud som om, at fordi der ikke blev sat penge af til København-Ringsted og løsningen, som vi havde vedtaget dér – i øvrigt alle sammen i enighed, altså ordførerne på det tidspunkt – var det tegn på, at man så havde opgivet den. Og så har man brugt den parallelle formulering til det forslag her, at fordi der ikke blev sat penge af, så har man opgivet den.

Jeg vil lige sige til hr. Kaj Ikast, at det jo er lidt ærgerligt, at vi ikke sidder og hører hinanden under de der forhandlinger, men hvis hr. Kaj Ikast prøver at huske, hvad der skete, så har vi altså været imod udretningen i SF hele tiden. Elektrificeringen har vi sådan set ikke været

imod og er det for den sags skyld heller ikke, men vi mener, at med den jernbaneprioritering, der ligger i øjeblikket, og med det fedtesystem, der er, hvor der jo ikke er penge til noget som helst på jernbanerne, hvor alt skal gå til motorveje, især fordi denne her regering er helt vild med motorveje – jamen prøv nu lige at høre efter – der er elektrificeringen fra Fredericia og opefter en alt for stor sag nu.

Jeg har ikke sagt, at man skal opgive den i al evighed, men nu. Der vil ikke kunne mærkes forskel for passagererne. Det vil ikke give noget på godstrafikken, da man alligevel skal lade om i Taulov, det vil sige, at det giver god mening at vente med dette her.

Udretningen har vi aldrig været tilhængere af, men jeg synes, det er vigtigt at fastholde, at der ikke ved de forhandlinger i 1999 blev taget stilling til, at vi skulle opgive elektrificeringen, og jeg vil godt også her sige, at det er en klar for drejelse af, hvad der faktisk skete.

Der blev endnu mindre – endnu mindre – taget stilling til, at vi skulle opgive udbygningsløsningen, endnu mindre. Den var der nemlig mange, der sad og gik aktivt ind for. Der fik vi simpelt hen bare låget ned over fingrene. Det blev smækket ned over fingrene på os af Riche-lieu derovre, for der havde vi jo betalt alle de gamle regninger på underslæb og efterslæb fra nedslidning på jernbanenettet. Dem havde vi jo så betalt dér, og da vi så skulle i gang med udbygningen, eller altså i gang med at have noget, sagde finansministeren niks, og på det tidspunkt var den daværende trafikminister så lammet, at hun ikke kunne mere, så da kom der ikke noget ud af dét.

Men det var sandelig ikke ensbetydende med, at vi havde opgivet, ligesom vi altså heller ikke ved de forhandlinger opgav elektrificering. Vi udskød den, og vi udskød den betragtelig længe, og det gjorde vi sådan set meget bevidst. Det andet udskød vi overhovedet ikke, det bad vi mindeligt om at få på banen igen.

Men jeg synes ikke, det skal lykkes trafikministeren her på denne her måde at spille os ud mod hinanden. Der er rig lejlighed til at gøre det på andre områder, men lige præcis på det her punkt skal det ikke lykkes.

Der er ikke tale om, at vi tilkendegav ved de forhandlinger, at nu var det slut med elektrificeringen. Det er der ikke tale om. Det ved jeg godt at trafikministeren heller ikke siger, nu er det bare udretningen, han vil have ind, men begrundelsen var, at der ikke blev sat penge af til det i

1999, hvor der ikke blev sat penge af til noget som helst andet end de der gamle regninger og så de der nye tog, som jeg i øvrigt – det skal vi så komme tilbage til – pludselig opdager, at han altså nu også er ude med de lange fingre efter, men det skal blive løgn, skal det. Men der blev ikke sat penge af, og det kan ikke bruges som begrundelse for overhovedet, at vi skulle have udskudt eller måske åbenlyst helt have sagt nej til de her ting.

Så sagt til Venstre og De Konservative: På et eller andet tidspunkt kan det godt give god mening, at vi går i gang med den elektrificering, men det er klart, at i prioriteringen lige nu står vi med nogle dramatiske pendlerproblemer, som det ikke er hensigten at løse. Der står vi med nogle voldsomme nedslidningsproblemer, som trænger til mange flere penge. Der er en masse andre ting, der spiller ind dér, som gør, at det giver god mening stadig væk at udsætte elektrificeringen. Men der er ikke ved de forhandlinger taget den mindste smule stilling til det, og det skal bare slås helt fast, uanset hvad ministeren skriver i forslaget.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Uanset hvad fru Margrete Auken siger, så er den lukkede dagsorden, når man køber dieseltog i størrelsesordenen tæt ved 100, 86 plus de om-lægninger, der nu er sket i den sidste tid, at man 25 år frem i tiden har blokeret for tog. Det vil sige, at man så med den skjulte dagsorden har smidt el-systemet væk, og at man ikke vil afsætte de penge bare til Århus. Det er at træde på os jyder i en grad, som fru Margrete Auken slet ikke fatter. Vorës hovedstad bliver ikke elektrificeret, det vil sige, at den ikke er med på det internationale net.

Det er noget principielt for os i Jylland. Vi ønsker nemlig at sidestilles med hovedstaden, så vi kan komme ind med internationale tog mellem Århus og den øvrige del af Europa, og det kan ikke finde sted i dag. Og nu har fru Margrete Auken slugt denne kamel eller skabt den, således at vi de næste 20-25 år skal sidde og køre diesel derudaf, mens alle andre kører el.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg mener, at hr. Ikast har uret. Fru Margrete Auken har ikke slugt kamelen, næ, fru Margrete Auken har *redet* på kamelen, for hun har været bannerfører for, at man nu skulle afvikle elektri-

ficeringen i Jylland. Det er jo fantastisk, at da man fik smidt De Konservative og Venstre ud af forhandlingerne, endda bag lukkede døre, så havde man ingen hæmminger i SF og Enhedslisten med at gå væk fra elektrificeringen.

Derfor har trafikministeren jo fuldstændig ret, som det bliver beskrevet, ikke et ord er forkert. At fru Margrete Auken ikke kan lide det, ja, det er der selvfølgelig ikke noget at gøre ved. Men jeg synes da, at der er ros til trafikministeren for, at det bliver bekendtgjort, hvordan forholdene er. Men sket er sket. Det må vi jo konstatere. Det er SF og Enhedslisten, der er skyld i det.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Man får nærmest indtryk af, at Århus henligger i mørke. Det gør den ikke. Det er fuldstændig rigtigt, det vil jeg så godt medgive hr. Kaj Ikast, at da vi skulle prioritere, om man i Jylland skulle have nogle tog at køre i, eller om man skulle bruge alle pengene på nye baner, hvor der ikke kunne mærkes forskel, sagde vi i første omgang: Det er meget, meget vigtigt, at vi kan lave halvtimesdrift til store dele af det jyske system f.eks. Derfor vores store investering i gode tog til alle.

Og det, vi jo kunne se på de der persontog, vi taler om her, er, at sådan et moderne dieseltog forurener som en lastbil – som en lastbil – gennem byen. Det er ikke min almindelige fornemmelse, at det er hr. Kaj Ikasts og hr. Svend Heiselbergs virkelige kamp mod forurening, der driver det her. Jeg forstår ikke, hvad det er. Det kan kun være, fordi man ikke kører med tog, at man er hamrende ligeglad med, om der er nogen at køre i eller ej.

Når vi sagde, at nu udskyder vi elektrificeringen, så var det, fordi den på godssiden – det gentager jeg – på godssiden ikke gav spor, da der overhovedet ikke var godsmængder til, at man kunne køre hele tog fra Århus. Der skulle ny trækraft på i Taulov under alle omstændigheder. Det vidste vi, og det var ligegyldigt, hvad vi fik af tal – det kan i øvrigt ustandseligt bekræftes af de herrer Heiselberg og Ikast – så ville der ikke være godsmængder til det.

I persontogene med de store mængder af mennesker, der kører direkte fra Århus til Hamburg, er det mig bekendt ved at blive muligt nu at komme til i dieseltog at køre til Hamburg, fordi nu er de så lidt forurenende, at det accepteres i Tyskland. Derfor er der ingen fordel i på nuværende tidspunkt – på nuværende tidspunkt – at kigge på det her. Jeg håber da, vi engang på et

eller andet tidspunkt får opfyldt vores store jernbanevision – der er jo ikke noget, der tyder på det, når man ser, hvordan asfaldtregene tromler frem – og så giver det god mening at begynde at kigge på det her. Så giver det god mening.

Men indtil videre synes jeg, der er optaget af pendlere i Jylland, at folk, der bruger tog, skal have nogle tog at køre i, og at man ikke får brugt alle tingene til noget, der overhovedet ikke kan opdages inde fra toget eller rettere sagt: Så man bare vil opleve, at der ikke kommer fremskridt.

Så derfor er det en fordel, at vi ikke har fået elektrificeringen igennem nu. Det har ikke noget med udretning at gøre i den her sammenhæng, men det er rigtigt, at vi støttede, at selve elektrificeringen skulle udsættes. Vi støttede, at den skulle udsættes. Og hvis det var det, der havde stået i oplægget, så ville jeg have nikket pænt ja til det.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**  
Fru Birthe Skaarup som ordfører.

**Birthe Skaarup (DF):**

Selv om Dansk Folkeparti ikke kan deltage i det her slagsmål på ord, da vi ikke har været med i de afgørende forhandlinger, har jeg lovet at fremføre – som jyde – denne ordførertale for vores ordfører på området, hr. Klaus Kjær.

Forslaget, vi her skal tage stilling til, er jo netop en ophævelse af projekteringsloven vedrørende udretning af den eksisterende jernbanestrækning fra Eriknauer til Horsens.

Desuden skal vi i projekteringsloven i forbindelse med dette her give trafikministeren myndighed til at projektere en udretning af den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer fra Horsens til Skanderborg.

Det har vist sig, at anlæggets gennemførelse vil blive mere kompliceret, end man først havde regnet med, på baggrund af de specielle landskabelige forhold i området nord for Horsens. Den oprindelig anledning til at gennemføre en udretning var den påtænkte elektrificering af banestrækningen Fredericia til Århus. Og som vi nu må konstatere, står det vist hen i det uvisse, hvornår en sådan kan gennemføres.

I trafikaftalen fra november 1999 er der ikke aftalt midler til udretningsprojektet, og derfor skønnes grundlaget for at opretholde projekteringsloven at være bortfaldet.

Med lovforslaget fjernes en del unødvendige usikkerhedsfaktorer for borgerne, som ejer fast

ejendom beliggende inden for det område, der er omfattet af denne projekteringslov.

Under henvisning hertil kan Dansk Folkeparti støtte det foreliggende forslag.

**Arne Melchior (CD):**

Det her forslag kan man kun gøre én ting med, og det er at vedtage det. Og det vil CD gerne medvirke til.

Så skal jeg i øvrigt i anledning af den debat, vi lige har overværet, bare oplyse, at Trafikudvalget har en plan om til efteråret at gennemføre en høring om den generelle og overordnede jernbanestruktur i Danmark nu og fremover. Det tror jeg vil bringe mange ting på plads og oplyse mange mennesker om sammenhængene.

**Inger Marie Bruun-Vierø (RV):**

Projektet om udretning af den østjyske længdebane, der snor sig gennem Jylland fra Fredericia til Århus, omhandler en skinnestrækning fra 1860'erne. Og den kunne såmænd godt trænge til et løft.

Men det viste sig at vække meget stor borgermodstand på dele af strækningen. En gruppe kaldet »Borgerne på Banen« lobbiede stærkt imod projektet. Da det samtidig endte med at blive dobbelt så dyrt, har synspunktet været, at man kunne bruge pengene andre steder, der også trængte til et kraftigt løft.

Beslutningen om at opgive udretningen af den østjyske længdebane, der hænger tæt sammen med elektrificeringsprojektet mellem Fredericia og Århus, blev reelt truffet ved trafikforliget i efteråret 1999. Man har af mange grunde, her også økonomiske, valgt i stedet at bruge en del af disse investeringskroner til reparation og genopretning af det danske skinnenet samt indkøb af en helt ny togflåde, som alle danskere får glæde af.

Det skete som sagt ved trafikforliget i 1999, der gav gode tog til alle, og som samtidig afsatte penge til genopretning af det danske skinnenet, der var nedslidt og dårligt vedligeholdt.

Fra Det Radikale Venstres side kan vi støtte forslaget.

**Søren Kolstrup (EL):**

Normalt foretrækker Enhedslisten jo, at det er anlægslove for motorveje, der ophæves. Men det er alligevel med tilfredshed, at vi kan støtte det her forslag ud fra én betragtning, nemlig at det er medvirkende til at fjerne alle de vilde planer, der på et vist tidspunkt var i den Nyruple-

dede regering med hensyn til højhastighedstog i Danmark.

Planerne om udretning af en række jyske banelinjer og reel nedlæggelse af en række stationer er en forkert strategi for jernbaneudbygningen. Som det også kom til udtryk i den seneste jernbanaftale fra 1999, er den bedste satsning for den kollektive jernbanetraffic at udvide jernbanenettet med flere forbindelser, ikke mindst nærbaner, der kan medvirke til at dæmpe bilpendlingen ind og ud af vore større byer.

Højhastighedsvisionerne hører ikke hjemme på den danske togs scene. Det medvirker til at styrke metropoler og modvirker en decentraliseret samfundsudvikling, hvor regionerne har en nogenlunde ligelig udvikling.

Man kunne så sige: Jamen hallo, hvad med elektrificeringen, når den nu er blevet bragt tilbage? Der vil jeg gerne tilkendegive, at Enhedslisten er meget interesseret i elektrificering. Vi er meget interesseret i den, og hvis det virkelig skulle være muligt at få en sådan igennem, så overlader vi gerne de overflødige IC3-tog til Vestjylland og Midtjylland i stedet for i den region at eksperimentere med farlige udbudsregler, som kan devaluere togtrafikken på det område.

Jeg skal så tilkendegive om elektrificering, at Enhedslisten altid er indstillet på at medvirke til en finansiering af de love, som vi er med til, og herunder anviser vi også, hvordan man finansierer elektrificering. Vi henviser ikke blot til det – det være sagt bl.a. til protokollen og af hensyn til historieforskningen – som Venstre gjorde det under jernbanerammeaftalen, ved at sige: Nå jo, men vi tror nok, vi kan hente pengene ved at sælge ud af Banestyrelsen.

Sådanne forslag vil vi aldrig være med til. Det var Venstres politik dengang. Man mente, at man kunne få det her igennem ved at fodre hunden med hundens egen hale.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg kan jo godt forstå, at hr. Søren Kolstrup har et forklaringsproblem. Når man tænker tilbage på de flammende indlæg, som hr. Søren Kolstrup sammen med fru Margrete Auken har holdt netop om elektrificeringen, så er det selvfølgelig svært at skulle ud at forklare, at nu har man lavet en rammeaftale, og så har man skrinlagt det med elektrificeringen.

Men jeg vil gerne sige, at de aftaler, som vi har indgået – sådan vil det altid være – står vi altid

hundrede procent bag, og vi er altid med til at gennemføre dem. Så sådan er det.

Vi er også med til at forsøge at sørge for, at der er finansiering, hvis det er sådan, at der er behov for det. Så der er ingen eksempler på det, som hr. Søren Kolstrup kom med her, som vi kan godkende.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg har ikke de store ambitioner om at indlede en ræsonnabel dialog med Venstres ordfører. Men jeg bliver dog nødt til at anholde ordet skrinlagt.

Det var, hvad man kunne nå igennem til. Jeg skal gøre opmærksom på, at Enhedslisten er tilhænger af en anden økonomiforståelse end den, der normalt hersker i det danske samfund. Vi er nemlig ikke bange for megastore offentlige investeringer, der også risikerer at indebære, at inflationen stiger i det her samfund, for nu at tydeliggøre det. Det er vores politik. Det er ikke os, der har en bornert opfattelse af, at man skal have få offentlige investeringer.

Det er ikke skrinlagt i vores hoved.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg ved altså, at hr. Heiselberg er kvikkere, end han fremstår, så det er nok, fordi jeg snakker for hurtigt, at han prøver at få det til at se ud, som om han ikke har forstået det, men vi prøver lige igen.

Kan hr. Kolstrup bekræfte, at da vi i sin tid – det var med hensyn til brugen af mit ord underslæb – stod med Frederikssundsbanen, og da forliget i 1998 med henblik på 1999 var lavet, og da der ikke var sat en krone af på Banestyrelsens budget, så kom Banestyrelsen og meddelte meget rimeligt, at der ikke var flere penge, kassen var tom, så nu kunne de ikke komme længere med Frederikssundsbanen. Hvad sagde Venstre og De Konservative til daværende minister, fru Sonja Mikkelsen? Gå videre! Men der var ingen kroner til det. Det var det, jeg kaldte underslæb, da vi skulle betale for det bagefter.

Jeg synes, det var klogt at gå videre, men der var ingen penge til det.

Jeg ville egentlig også gerne have spurgt hr. Heiselberg, men det må komme i næste runde, eller hvornår det nu bliver, hvordan han egentlig havde tænkt sig, at det der motorvejsorgie skal finansieres. Det var jo trafikministerens

svendestykke. Man kom og sagde: Vil I have for 4 mia. kr. af det, I allerhelst vil have?

Det vil jeg da egentlig godt lige høre, eller synes hr. Heiselberg – det ser vi også frem til – at det er helt trygt at sige: Det er sådan almindelige fremskrivninger. Er det sådan, man finansierer hos Venstre?

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**

Så er det hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg skal sige meget kort, at vi kan tilslutte os forslaget her. Men så lige en kommentar til den debat, der var om elektrificeringen op igennem Jylland, hvor hr. Ikast, som nu har forladt salen, udtalte sig på samtlige jydere vegne om, at vi blev snydt, når ikke vi fik el til Århus.

Han har altså ikke fået fuldmagt til at udtale sig på mine vegne. Og jeg er helt sikker på, at det kniber gevaldigt med opbakningen i den nordlige og nordvestlige og vestlige del af Jylland til det udsagn. Vi er nemlig mere interesse-rede i at få nogle tog at køre i end at have nogle elledninger hængende. Det skal jeg hilse og sige.

Men vi kan tilslutte os forslaget her.

**Mogens Andreassen (UP):**

Forslaget om ophævelse af projekteringsloven om udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg er efter min opfattelse ganske tilfredsstillende.

Jeg er glad for, at trafikministeren er mere fremsynet end den tidligere minister, når det drejer sig om ændringer i den kollektive trafik, hvor der tages højde for både økonomi, de rette linjeføringer og brugernes behov. Og jeg forventer, at ministeren lever op til at løse de opgaver, der ligger i forhold til jernbanestrækninger, der er omfattet i forslaget, men samtidig også, at man tager fat på elektrificeringen til Århus.

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg vil da gerne sige tak for den vistnok overvejende positive stillingtagen til det her banebrydende forslag. Sådan opfattede jeg det. Jeg kan også konstatere, at selv med hensyn til forslag, som burde være enkle, er følelserne stærke, også

med hensyn til ting, som overhovedet ikke vedkommer forslaget.

Det er jo sådan, at forslaget om at ophæve projekteringsloven jo ikke i sig selv er nogen stor sag, men det er jo ikke det samme, som at man kan sige, at selve loven, vi ophæver, har været overflødig.

Tværtimod kan man sige, at der jo netop blev gennemført en række gennemgribende undersøgelser, hvor man jo netop blev klogere med henblik på realiseringen af projektet og i den forbindelse fandt ud af, at omkostningerne ved en sådan realisering var klart større end oprindelig forudset.

Specielt de landskabelige indgreb måtte forudses at blive så store, at det i kombination med det højere anlægsbudget ikke ville stå i et rimeligt mål med projektets fordele, som dog stadig ville være store.

Projektet er derfor også i praksis opgivet, og vi fjerner nu en usikkerhedsfaktor for beboere og lokale myndigheder ved nu formelt at ophæve projekteringsloven.

Projektet var tiltænkt at reducere rejsetiden til og fra det centrale og nordlige Jylland ved at overflødiggøre en omvejskørsel i størrelsesordenen 10 km og spare en rejsetid på omkring 5-6 minutter. Det blev aktualiseret af forventningen om en elektrificering af hovedstrækningen Fredericia-Århus, hvor det anlægsmæssigt ville være en fordel at koordinere de to projekter.

Vi har jo allerede berørt elektrificeringen, og det, jeg blot vil understrege her, er, at opgivelsen af baneudretningen ikke rummer nogen komplikationer for elektrificeringen, som i givet fald blot må ske via den gamle banestrækning mellem Eriknauer og Skanderborg.

Så spørgsmålet om elektrificeringen, der, som det også er fremgået her, optager mange med store og stærke følelser, kan fortsætte sit helt eget liv uafhængigt af forslaget om at ophæve projekteringsloven for baneudretningen ved Horsens.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Den fg. formand** (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 198: Forslag til lov om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.**  
Af trafikministeren (Jacob Buksti).  
(Fremsat 28/3 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Søren Hansen (S):**

Der er som bekendt mange problemer knyttet til jernbanedriften her i landet. Et af de største er den prop, som strækningen mellem Roskilde og København udgør. Denne er et problem ikke bare for den lokale trafik, men også for resten af landets trafik. Al trafik er påvirket af den smalhals, der er på den pågældende strækning.

Det er vel også baggrunden for, at så mange kræfter og så megen hjernevirksomhed er brugt for at finde ud af, hvordan man bedst og hurtigst kan løse de problemer eller nogle af de problemer, der er knyttet til den pågældende strækning.

Mange elementer har været inde i billedet, og mange elementer skal spille sammen, for at vi kan finde den rigtige løsning. Men vi har også behov for at finde en hurtig løsning.

Derfor kan Socialdemokratiet tilslutte sig dette forslag om at effektivisere S-togs-driften, forlænge den, sådan at den kan løse en større del af den opgave, vi har på den pågældende strækning.

Jeg ser også dette her som en murbrækker i forhold til Nordvestbanens mulighed for at få en højere standard, end den har nu, og jeg håber og tror på, at vi med dette forslag både får en hurtigere, en billigere og en bedre løsning, end der oprindeligt var lagt op til.